

基盤整備済地区における個別敷地単位で提供された民有歩道状空地の空間実態 —板橋区高島平 7、8、9 丁目を対象として—

Spatial Characteristics of Privately Owned Sidewalks Provided on Individual Site in a Planned District

: Case Study in Takashimadaira 7, 8 and 9 of Itabashi City

上原翔*・藤本一輝**・今本健太郎*・塩崎洸***・ウォンダラ ハルシット*・松本大知**・中島直人****
Kakeru Uehara*, Kazuki Fujimoto**, Kentaro Imamoto*, Ko Shiozaki***,
Haruesit Wongdara*, Daichi Matsumoto**, Naoto Nakajima****

Some municipalities in metropolitan areas have institutionalized the privately owned sidewalks(民有歩道状空地) on individual site. In planned area, pedestrian spaces are well-developing which considered to have low need for private sector providing. Therefore, the effectiveness of the privately owned sidewalks needs to be evaluated. In this research, first, an overview of the institutions in 23 wards of Tokyo was conducted. Next, an effectiveness was determined in Takashimadaira 7, 8, 9 of Itabashi City. The results showed that the institutions were established in 17/23 wards of Tokyo with different requirements. Focusing on Takashimadaira 7, 8 and 9, the amount of privately owned sidewalks is secure, but the qualities are various. Many of them were not functioning as sidewalks, due to the lack of continuity and the obstacle from objects especially at the store fronts.

Keywords: Privately owned sidewalk, Planned district, Guideline, Privately managed sidewalk, Itabashi City
民有歩道状空地、基盤整備済み地区、指導要綱、自主管理歩道、板橋区

1.はじめに

行政による十分な基盤整備が追い付かない急速な市街化を経験してきた主に大都市圏の自治体では、一定規模以上の民間建築物の建設にあたって、住環境整備・維持の目的のもと、既存道路に沿った民有歩道状空地の提供を制度化してきた。こうした歩道状空地は基盤未整備地区の狭隘な既存道路での歩行者の安全性の確保に有効に働いている一方で、個別敷地の開発に伴って漸進的に整備されていく歩道状空地では、必ずしも連続性が確保されているわけではなく、結果として歩道として機能していない状態を目にすることがある。また、自治体によっては地区の環境を問わず、一定規模以上の建築物すべてに対して歩道状空地の設置を求める制度となっているため、例えば十分な幅員の道路を整備済みの土地地区画整理事業実施地区などでは、実質的な必要性に乏しい歩道状空地が生み出される場合も見られる。つまり、歩道状空地は歩道として有効に機能しているものばかりではない。個別敷地単位での漸進的な歩道状空地の創出制度は、果たして有効な歩道を生み出してきたのだろうか。

民有歩道状空地については、特定街区制度の有効空地、総合設計制度の公開空地、あるいは街並み誘導型地区計画による壁面後退などのインセンティブ制度研究の枠組みにおいてしばしば言及されてきた。山岸ら

(2015)をはじめ、歩道ネットワークの観点からの公開空地の実態の報告が幾つか見られる。一方で、インセンティブのない指導要綱や条例等に基づき提供される歩道状空地については、その実態に関する研究は少ないが、例えば壺坂ら(2005)や稲葉ら(2005)は、大阪船場における私有敷地内空間のパブリックスペースの実態とつながりを明らかにする中で、建築線によって生み出される空地の一類型としての歩道状空地を扱っている。井上ら(2005)は、岡山の中心市街地におけるセットバック(壁面後退)方式により生み出されてきた街並みの分析

が行っている。何れも個別の敷地単位で生み出された歩道状空地の空間実態の評価を行っているが、対象は都心商業地や幹線道路沿道に限定されており、また、そうした市街地特性や敷地前面道路との関係からの歩道としての有効性を検証したものではない。前川(2019)は住宅を主とした大規模敷地の土地利用転換に際しての法定の地区計画と任意計画・地域ルールとの連携に着目し、連続した歩道状空地を生み出す仕組みを分析しているが、個々の歩道状空地の空間実態を把握し、評価するものではない。

以上を踏まえ、本研究では、民有歩道状空地を個々の敷地単位で漸進的に生み出す制度の一つとして、民有歩道状空地を個々の敷地単位で漸進的に生み出す制度の一つであるが、インセンティブはないものとして、東京都板橋区の大規模建築物指導要綱(以下、板橋区指導要綱)に着目し、基盤整備済み地区の一つであり、商業地域と住居系地域をともに含む高島平 7、8、9 丁目を対象に、板橋区指導要綱によって生み出されてきた民有歩道状空地の空間実態について、歩道としての有効性の観点から明らかにすることを目的とする。なお、板橋区指導要綱では、設置を義務づけている民有歩道状空地を「自主管理歩道」と呼んでいる。

本報告では、まず第 2 章で東京 23 区の民有歩道状空地創出制度について概観し、板橋区の該当制度の特徴、位置付けを確認する。第 3 章では、1960 年代後半から 1970 年代前半にかけて土地地区画整理事業が実施され、その後に数多くの集合住宅が建設されてきた板橋区高島平 7、8、9 丁目を対象に、民有歩道状空地の空間実態を把握し、歩道としての有効性の検証を念頭に、1) 分布、2) 整備水準、3) 設置物の観点から整理していく。なお、研究手法としては、現地調査(2021 年 2 月実施)、文献調査(板橋区公文書館等)、およびヒアリング調査(板橋区および各区担当課)による。

* 学生会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (Graduate School of Engineering, The University of Tokyo)

** 非会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (Graduate School of Engineering, The University of Tokyo)

*** 学生会員 東京大学工学部都市工学科 (Faculty of Engineering, The University of Tokyo)

**** 正会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (Graduate School of Engineering, The University of Tokyo)

2 東京都区部における民有歩道状空地創出制度の概況ならびに板橋区の自主管理歩道制度の特徴

2-1 東京都区部における民有歩道状空地創出制度の現状

(1) 民有歩道状空地創出制度の類型

東京都の 23 区中、一定規模以上の民間建築物の建設にあたって、歩道状空地の設置を求める独自の条例や要綱を持つのは 17 区（うち、条例 7 区、要綱 10 区）⁽¹⁾であることが分かった。これらの 17 区の民有歩道状空地創出制度は、区内全域を対象としている。また、7 区のうち、原則として歩道状空地の設置が規定されている場合（4 区）と、設置されるべき環境空地・公開空地の中の一つの選択肢として歩道状空地が規定されている場合（3 区）がある。後者の例としては、大規模建築物に付随する地域開放型空間を、遊び場（遊具有り）、広場（遊具なし）、帯状空地（歩道空間）から選ぶことができる葛飾区に要綱がある。

以上を踏まえると、各区の民有歩道状空地創出制度は、条例か要綱か、また歩道状空地の設置は必須か選択肢の一つか、という観点から、「条例・必須」（4 区）、「条例・選択」（3 区）、「要綱・必須」（7 区）、「要綱・選択」（3 区）の 4 類型に分類することができる（表-1）。以降、「民有歩道状空地創出制度」は、これら 17 区において制定されている条例ないし要綱及びそれを補足する細則などを指す。

なお、都心区では独自の制度が設定されていないという傾向が見出せるが、独自の民有歩道状空地創出制度を持たない 6 区においても、区内の一部地域を対象とした地区計画による建物壁面の後退を規定することで、民有歩道状空地が創出されている。

【表-1】 東京 23 区の民有歩道状空地創出制度の有無

	必須	選択
条例あり	江東、目黒、練馬、足立	中央、世田谷、江戸川
要綱あり	品川、大田、中野、杉並、北、荒川、板橋	台東、墨田、葛飾
条例・要綱なし	千代田、港、新宿、文京、渋谷、豊島	

(2) 民有歩道状空地創出制度の適用基準

表-2 に東京都区部の民有歩道状空地創出制度における、歩道状空地設置の規定が適用される建物の基準を整理した。

【表-2】 東京 23 区の民有歩道状空地創出制度適用条件

区名	延べ床面積(m ²)	敷地面積(m ²)	階数	戸数	高さ
中央	-	○	-	-	-
台東	-	○	-	-	-
墨田	○	○	-	-	-
江東	○	○	○	○	-
品川	○	○	○	-	-
目黒	○	○	○	○	○
大田	-	○	-	○	-
世田谷	-	○	-	-	-
中野	○	○	-	-	-
杉並	○	-	○	○	-
北	○	○	○	○	-
荒川	○	-	-	○	-
板橋	○	○	○	○	-
練馬	○	-	-	-	-

足立	○	○	-	-	-
葛飾	-	○	-	-	-
江戸川	-	○	-	-	-

適用基準が敷地面積や延床面積、用途など多岐にわたっている区が 11 区ある一方、台東区では一律に敷地面積が 300m²以上の建築物となっているなど、1 つの要件のみが基準となっている区が 6 区存在する。

(3) 民有歩道状空地創出制度における歩道幅員等の規定

表-3 に各区の制度に基づき設置される民有歩道状空地の規定内容に関して、最小幅員とその他の要件という観点から整理した。

【表-3】 東京 23 区の民有歩道状空地創出制度の最小幅員

歩道の最小幅員(m)	区名（詳細な要件）
0.5	台東（商業地域・近隣商業地域）、目黒（商業地域・近隣商業地域）
1	台東（商業・近隣商業地域以外）、杉並（事業区域面積 1000m ² 未満）、北（延床面積 1000 m ² 未満）、板橋（集合住宅を含む複合住宅の建設時）、練馬（歩道に沿って当該歩道と一体的に機能するように設置するとき）、江戸川
1.5	品川、杉並（事業区域面積 1000 m ² 以上 3000 m ² 未満）、北（延べ床面積 1000 m ² 以上）
1.8	中野
2	江東*、大田、世田谷、杉並（3000 m ² 以上）、足立（歩道がない場合）、葛飾、江戸川（既存歩道がある場合の合計）、板橋（集合住宅を含む複合住宅の建設時以外）
3	板橋（集合住宅を含む複合住宅の建設時）、練馬（道路に沿って歩道状に設置するとき）
規定なし	中央、墨田、荒川

※幅員 2メートルの歩道状空地」とのみ規定されており、最低値としての表現は無い

最小幅員は 0.5m から 3m の範囲に規定されており、区全域で一律に規定されている場合と用途地域や延床面積・用途別に規定されている場合がある。最小幅員の規定値が最も大きいのは、板橋区における集合住宅を含む複合住宅の建設時ならびに練馬区における道路に沿って歩道状に設置するときの 3m である。一方、最小幅員の規定値が最も小さいのは、台東区と目黒区の商業地域・近隣商業地域の 0.5m である。2m 以上の最小幅員を求めるのは大田区や世田谷区などの周辺区である。

また、民有歩道状空地の設置に関し、幅員以外の特定の要件として、「歩道としての連続性」「天空確保」「塀なし」「段差なし」「植栽・緑地」「(必要に応じて)車止め」「看板」「自主管理性の強調」などを掲げている区も存在する（表-4）。

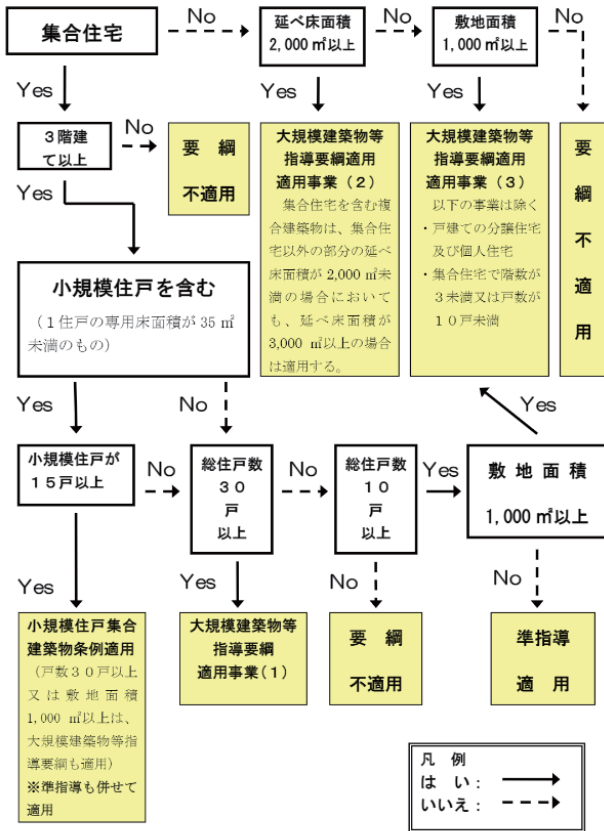
【表-4】 東京 23 区の民有歩道状空地設置に関する特定の要件

要件	区の数
連続性	3
天空確保	5
塀なし	2
段差無し	4
舗装・緑地	6
(必要なら)車止め	2
看板	5
自主管理性の強調	3

2-2.板橋区の自主管理歩道制度の特徴

先述のとおり、板橋区の民有歩道状空地創出制度では、歩道状空地は自主管理歩道と呼ばれる。自主管理歩道は(1)板橋区大規模建築物等指導要綱、(2)板橋区大規模建築物等指導要綱細則、(3)板橋区大規模建築物等指導要綱第2条2項基準(準指導)によって規定されている。制度の類型で言えば、最も数の多い「要綱・必須」型にあたる。

自主管理歩道の設置規定の適用基準は、要綱が準指導と細則が補足するような複雑な形式をとり、建物の延べ床面積や敷地面積、総住戸数や小規模住戸数などから構成されている(図-1)。



【図-1】大規模建築物等指導要綱及び小規模住戸集合建築物条例に関する条例・要綱チェックシート⁽²⁾

自主管理歩道の最小幅員は通常は2m、集合住宅を含む複合住宅の建設時は3mと、他区と比べて、広く設定されている。また幅員以外の要件として、天空確保と自主管理性の強調が掲げられている。植栽や看板に関する規定などはない。また、自主管理歩道という名称に含まれる「自主管理」については、「事業者がその維持及び管理について責任を負うこと」と説明されている。

以上のように、「要綱・必須」型の板橋区の自主管理歩道制度の特徴は、他区の制度に比べ、適用基準、設定幅員や事業者による維持管理といった点において積極的な規定がなされている点にある。

3. 高島平 7、8、9 丁目における民有歩道状空地の空間実態

3-1. 対象地および調査・分析の概要

(1) 対象地の概要

東京都板橋区高島平は、東京 23 区に北西に位置する地域であり、かつての一面田圃が広がる田園地帯であったが、1960 年代末から 1970 年代初頭にかけて、日本住宅公団施行の板橋土地区画整理事業(1966 年 12 月 20 日認可)により全域が計画的に市街化された。歩道付きの幹線道路及び幅員 6m 以上の区画道路が全域に整備され、中高層の公団住宅、低層の戸建て分譲地、物流施設などが建設された。今回対象とする高島平 7、8、9 丁目の多くは、日本住宅公団等の買収に応じなかった近郊農家等、事業前からの地権者の土地の換地先とされ、市街化当初より地権者が敷地毎に細分化されている。

高島平 7 丁目は北側が第一種中高層住居専用地域、南側の大部分が第一種住居地域であるほか、高島平駅付近で商業地域、新高島平駅付近で近隣商業地域、8 丁目は北側に第一種中高層住居専用地域、南側に商業地域、9 丁目のほぼ全域に準工業地域がそれぞれ指定されている。指定建蔽率は商業地域・近隣商業地域において 80% であるほかは 60% となっており、指定容積率は第一種中高層住居専用地域で 200%、商業地域で 400% あるいは 500% となっており、残りは 300% である(図-2)。



【図-2】高島平周辺の用途地域⁽³⁾

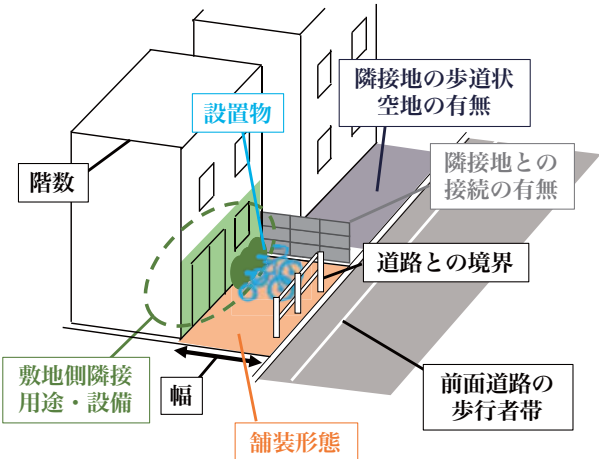
なお、土地区画整理事業の竣工直後に建設、入居が一気に進んだ公団団地や戸建て分譲地と異なり、7、8、9 丁目の大部分は敷地毎の地主の手により時間をかけて漸進的に市街化されていった。そのため、様々な年代に建設された建物が混在している状態である(図-3)。また、区画整理から約 50 年が経過しているため、当初の建築物から建て替えを経た敷地も存在する。板橋区における民有歩道状空地創出制度の創設は 1972 年であり、以降 1980 年、1999 年に制度変更が行われ、現在に至っている。この期間を通じて市街化していった高島平 7、8、9 丁目においては、この 3 時点の制度それぞれに対応して建設された建物が混在している状態である。



【図-3】高島平 7、8、9 丁目周辺の建物の建設年代⁽⁴⁾

(2) 調査・分析の概要

高島平7、8、9丁目における民有歩道状空地の空間実態を確認するため、住宅地図調査⁽⁵⁾及び現地目視調査⁽⁶⁾を実施した。調査項目を図-4に、各調査項目と目的の対応を表-5に示す。なお、目視だけからは自主管理歩道制度に基づく整備であるかを判別することは困難であるため、対象地域内の公道と民間建築物との間にある幅1m以上の歩道状の空地を「民有歩道状空地」と捉え⁽⁷⁾、調査を行った。



【図-4】民有歩道状空地の調査項目

【表-5】現地目視調査の項目および目的

項目	目的
階数	要綱・準指導における階数要件・延べ床面積要件を満たしているかを検証する。
幅	歩道状空地部分の幅を0.5m刻みで確認し、要綱・準指導による整備がされているか、歩道幅員による整備水準や使われ方の違いを検証する。
舗装形態	歩道に適した形態で整備されているか、区の手引きや指導が整備にどのような影響を与えているか、舗装形態が使われ方にどう影響するかを検証する。
道路との境界	明確に仕切られた歩道として整備されているか、区の手引きや指導が整備にどのような影響を与えているか、仕切りの形態が使われ方にどのような影響があるかを検証する。
前面道路の歩行者帯	前面道路の歩行者帯の種類が自主管理の歩道整備と関係しているか、使われ方と関係するかを検証する。

敷地側隣接用途・設備	歩道状空地に面する部分の建物用途が歩道状空地の整備状況および使われ方に与える影響を検証する。
設置物	歩道以外の機能を持っているかを検証するために、歩道以外の使われ方として歩道状空地内の設置物の内容を確認する。
隣接地との関係	歩道状空地が連続して整備されているか確認するため、隣接地に歩道状空地が整備されているか、連続して通行可能かを検証する。

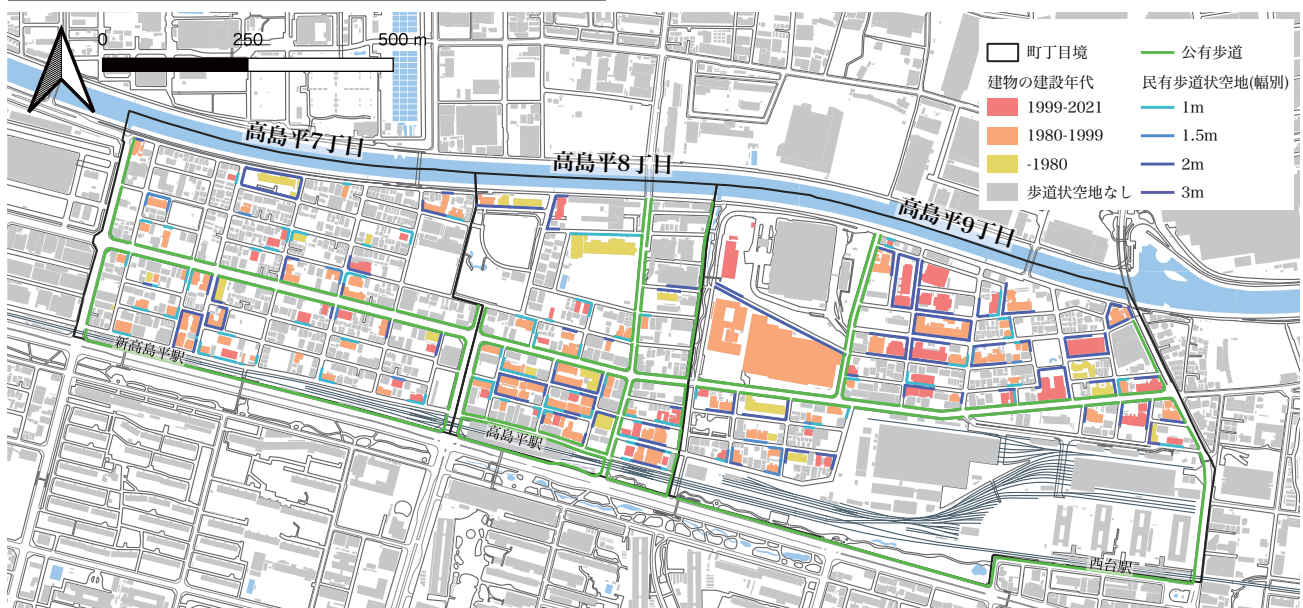
そして、この調査で得られた各民有歩道状空地の空間実態を、歩道としての有効性の検証を念頭に置いて、1. 分布(量的インパクトからの検証)、2. 整備水準(質的状況からの検証)、3. 設置物(歩行可能性からの検証)の3点から整理した。

3-2 分布から見る民有歩道状空地の空間実態

民有歩道状空地がどれだけ歩行者空間の創出に貢献しているかを判断するため、その長さによる分析を行った。なお、各敷地の開発行為に関わらず、区画整理当初から存在した歩道を想定し、道路管理者により車道に沿って連続的に整備された分離型の歩道を「公有歩道」とし、民有歩道状空地とは区別した。

高島平7、8、9丁目における民有歩道状空地と公有歩道の分布および建物の建設年代(民有歩道状空地の整備年代)を図-5、表-5に示す。地域の骨格を成す幹線道路中心に公有歩道が整備されている一方で、公有歩道のある道路沿いには自主管理歩道の設置が求められないこともあり、民有歩道状空地はむしろ区画道路沿いに面的に散在している⁽⁸⁾。9丁目には比較的新しく大規模な建物の周囲に2mの幅の民有歩道状空地が設けられているものが目立つ一方、7丁目は新高島平駅の近くを除き分布が離散的になっている。また、8丁目の南側では比較的多くの民有歩道状空地が集中している。

全街区の周囲の総延長に対し、民有歩道状空地、公有歩道が占める割合を図-6に示す。7、8、9丁目においては全体の過半数の延長で歩道が存在しない。一方、歩道状空間は民有歩道状空地と公有歩道によって同程度供給されており、自主管理歩道制度が歩道状空間の量的な確保に貢献していることが示唆された。それぞれが占める割合には丁目毎の違いが見られ、比較的容積率制限が厳しい7丁目では民有歩道状空地が少なくなっている。また、各街区の辺に対する歩道の割合の分布を図-7に示す。歩道が全く存在しない辺が42%存在するほか、歩道

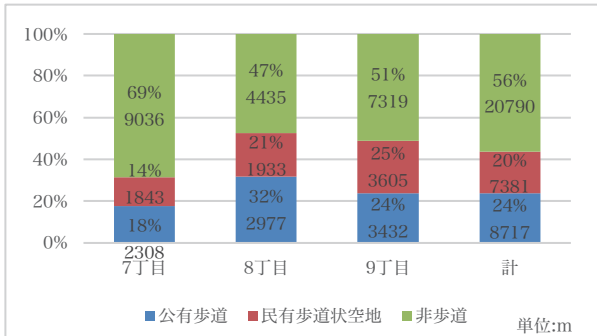


【図-5】民有歩道状空地を持つ建物の建設年代と民有歩道状空地、公有歩道の分布

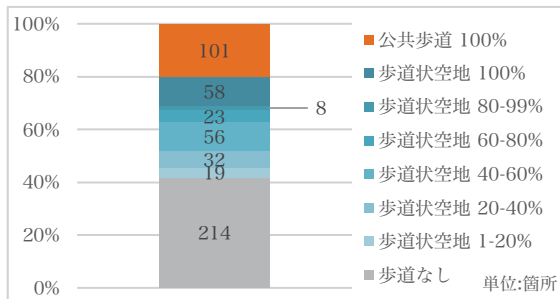
が各辺の全体に対し存在しているケースは全体の 11% であり、民有歩道状空地が街区の辺全体を覆いきれていない場合が 69% を占めている。

【表-5】民有歩道状空地のある辺の丁目、幅、年代

年代	丁目			幅				計
	7	8	9	1.0m	1.5m	2.0m	3.0m	
-1980	12	10	9	6	0	23	2	31
1980-1999	48	50	53	56	19	76	0	151
1999-2021	17	24	48	40	3	46	0	89
計	77	84	110	102	22	145	2	271



【図-6】全街区周囲の総延長における民有歩道状空地、公有歩道が占める割合



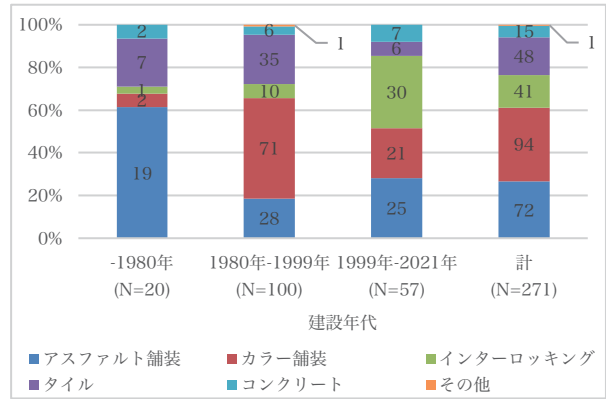
【図-7】各街区の辺の歩道の割合の分布

3-3 整備水準から見る民有歩道状空地の空間実態

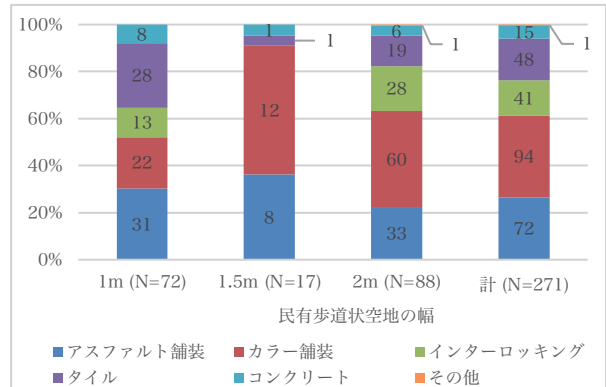
ここでは、制度上歩行者空間として意図され、建設時に区の指導⁶⁾があるものの、民有地であるため原則として地権者に設計の自由があり多様な形態を想定する民有歩道状空地の空間特性について、歩道部分の舗装、道路との境界、前面道路の歩行者帯との関係などの分析をもとに、整備水準の観点から検証した。

(1) 歩道部分の舗装

民有歩道状空地は様々な舗装形態が想定されるが、アスファルト舗装、インターロッキングブロックが特に歩道として認識されやすい形態であると考えられる。民有歩道状空地の建設年代別の舗装形態を図-8 に、幅別の舗装形態を図-9 に示す。公有歩道であり見られないカラー舗装やタイル敷きも多く、コンクリートがむき出しになっているもののように、歩道として整備されたと思われる形態のものも見られる。整備時期別に見ると 1980 年以降カラー舗装が急増しており、そのほとんどが褐色であるため、手引きの中で褐色のカラー舗装を推奨したことに関連していると考えられる。1999 年代以降はインターロッキングブロックが増加し、タイルが減少している。また、舗装形態からは、幅の広い民有歩道状空地において歩道として認識しやすい傾向が強いと言える。



【図-8】民有歩道状空地の整備年代別の舗装形態



【図-9】民有歩道状空地の幅員別の舗装形態

(2) 道路との境界部の仕様

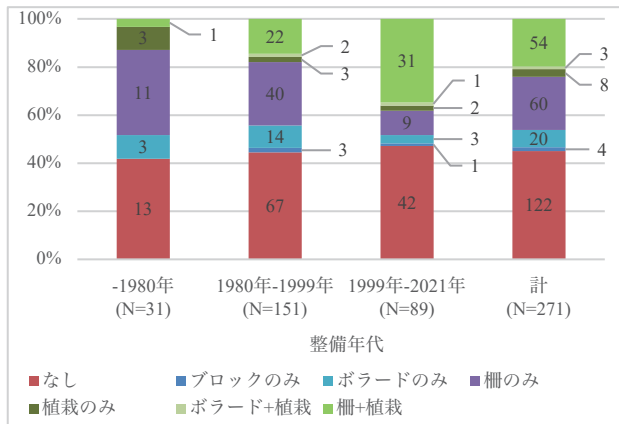
歩道は、歩行者の通行の安全を守る目的からは道路との境界部分に空間的な仕切りを設けるのが望ましい。柵、ボラード、高さ 10cm 程度のブロック、何も存在しない場合の順に空間的な仕切りが明確になり、植栽がある場合さらに仕切り効果が期待できると考えられる。仕切り効果が明確なものほど設置者に負担がかかり、特に植栽については定期的な管理を行う必要性が高い。

民有歩道状空地と道路との境界の仕様と整備年代の関係を図-10 に示す。明確な仕切りが存在しない場所が半数程度となり、次いで柵、ボラードが存在するケースが多くなった。植栽は民有歩道状空地全体の五分の一程度において存在し、柵と一緒に設置されている場合が多い。建設年代に関わらず境界部分に何も存在しないものが約半数を占めるが、1999 年以後では境界部分にボラードが存在する割合が下がり、柵及び植栽が存在する割合が増加しており、後の年代ほど明確に空間が仕切られる整備が進んでいると考えられる。

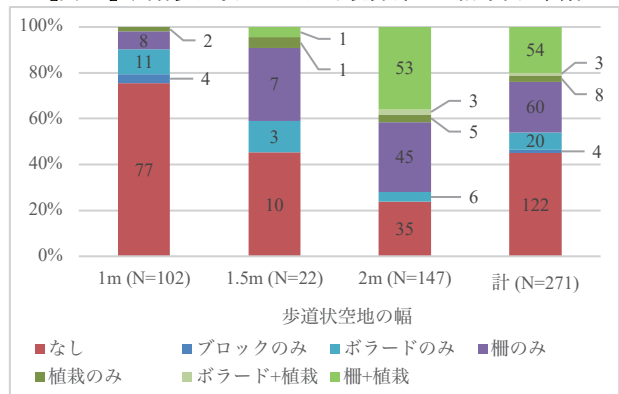
民有歩道状空地と道路との境界の仕様と民有歩道状空地の幅の関係を図-11 に示す。幅 1m の場合は境界部分になにもない場合やボラードのみの場合が多く、幅 2m の場合は柵や植栽が存在する割合が高い。これは幅の狭い民有歩道状空地を明確に仕切ると通行に支障が出るためであると考えられ、特に植栽は整備に一定の幅を必要とするため少なくなっていると考えられる。

民有歩道状空地と道路との境界の仕様と前面道路の歩行者帯の関係を図-12 に示す。対象地域は区画整理事業によって道路の幅が十分に設けられ、歩行者帯を整備する余裕がある場合が多いと考えられ、民有歩道状空地の前面道路は白線で歩行者帯が仕切られている場合が全体の 86% ほどと多数を占めている。また、柵やボラードを設置した簡易的な歩行者帯は一部に限られる。柵や植栽を

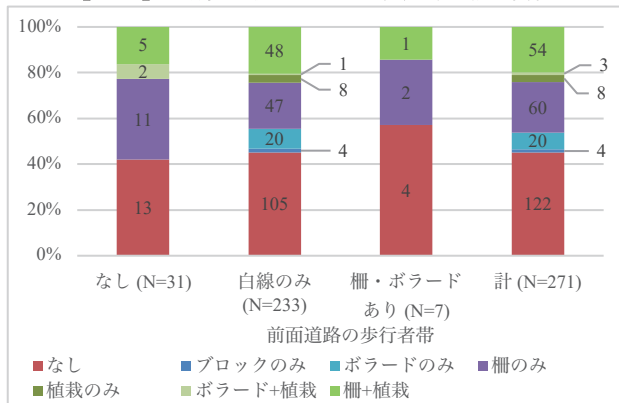
整備し、通行が可能である質の高い歩道が整備されている場合は前面道路の歩行者帯を整備しなくてもよい、あるいは廃止しても問題無いと考えられるが、特に目立った相関は見られなかった。



【図-10】 私有歩道状空地の道路境界部と整備年代の関係



【図-11】 私有歩道状空地の道路境界部と幅の関係



【図-12】 私有歩道状空地の道路境界部と歩行者帯の関係

3-4 設置物から見る私有歩道状空地の空間実態

私有歩道状空地が歩道として機能するためには、前提として、一定の区間連続して通行に支障が無いことが必要になる。そのため、歩道状空地上にその敷地の建物からのあふれ出しや何らかの設置物が存在し歩道以外の機能を持つ場合、あるいは柵等により歩道として通行することが難しい場合には歩道として十分に機能していないと考えられる。

(1) 私有歩道状空地上の設置物

私有歩道状空地で見られた各設置物⁹⁾の数量を表-6に示す。私有歩道状空地の設置物で最も頻繁に見られるのは、自転車・バイクであり、ゴミ回収ボックス等、の

ぼりや看板などの商業設置物、自動車が続く形となった。全体として設置物が存在した敷地は100箇所に上り、原則として私有物を放置することが禁じられている公有歩道と比較して、これらの私有歩道状空地は必ずしも歩道・空地としてのみの機能を果たしているわけではないと考えられる¹⁰⁾。また、設置物により私有歩道状空地部分への立ち入りができない状態になっている場所も16箇所存在している。こうした私有歩道状空地では常設の自販機、自転車ラック、自動車の駐車帯、飲食店の屋外席などにより明確に歩道以外の用途として利用されている様子が見られた。

設置物が存在する私有歩道状空地に対しどのような用途・設備が面しているかを表-7に示す。歩道状空地へ何かしらの設置物を配置している割合は店舗、特に飲食店が存在している場合に高く、私有歩道状空地が店先空間として使われている実態にあると考えられる。一方で建物側に植栽や駐車帯が整備されている場合、設置物が存在する割合が少ない傾向が見られる。また、自転車やバイクは住宅エントランスや駐輪場が1階に存在している場合に設置物として多く見られ、住民が比較的便のよい場所に自転車等を置いていることが示唆される。なお、駐車場や駐輪場については私有歩道状空地に常設型のラック・駐車帯を設けた例も存在する。

【表-6】 私有歩道状空地で見られた設置物

設置物	敷地数	割合
自転車・バイク	59	22%
自動車	10	4%
エアコン室外機	4	1%
自販機	14	5%
商業設置物	17	6%
ゴミ関連	26	10%
その他	12	4%
設置物あり	100	37%
通行不可	16	6%
全敷地	271	100%

【表-7】 私有歩道状空地上の設置物と1階用途の関係

敷地側隣接用途・設備	設置物							設置物あり	通行不可
	自転車・バイク	自動車	室外機	自販機	商業設置物	ゴミ	その他		
店舗(N=56)	48%	4%	2%	9%	29%	9%	9%	71%	5%
飲食店(N=18)	67%	0%	0%	17%	17%	17%	6%	83%	11%
エントランス(N=150)	26%	2%	1%	5%	7%	13%	4%	41%	6%
ベランダ(N=46)	9%	9%	2%	4%	0%	15%	2%	35%	9%
植栽(N=68)	9%	1%	0%	0%	0%	7%	1%	18%	1%
駐車場(N=94)	12%	4%	1%	5%	0%	10%	0%	24%	6%
駐輪場(N=102)	25%	1%	2%	2%	3%	11%	4%	35%	6%
全用途(N=271)	22%	4%	1%	5%	6%	10%	4%	37%	6%

※網掛け部は全用途よりも割合が高いものを表示している。

(2) 私有歩道状空地間の境界部の設置物

私有歩道状空地が隣接した敷地に存在していても、両敷地の間に通行の障害となる壁等が存在する場合、連続した歩道として機能していないと考えられる¹¹⁾。私有歩道状空地が存在する部分の道路側から見て右側に隣接した敷地に私有歩道状空地が存在しているか、隣接した敷

地に民有歩道状空地が存在している場合、壁などの障壁が設けられず互いに通行可能であるかを判別した結果を表-8に示す。隣接地に民有歩道状空地が存在しない場合の方が多く、民有歩道状空地が隣接している場合でも、通行可の場合が優勢であるものの通行不可も25箇所となっており、民有歩道状空地が連続して整備されているケースは隣接地が存在する場合の22%に限られる。

【表-8】隣接民有歩道状空地の幅、整備年代、道路境界、舗装形態の一致率及び通行可否との相関

	幅	整備年代	道路境界	舗装
相関係数	0.352	0.048	-0.034	0.062

(3) 歩行の障害となる設置物が置かれる要因

民有歩道状空地上に設置物がある場合にその空間特性にどのような特徴があるかを検討する。設置物が存在する民有歩道状空地の設置年代および幅、前面道路との境界の関係についてそれぞれ表-9、表-10に示す。

民有歩道状空地のうち幅の狭いものに設置物が多く見られる傾向にあり、特に自動販売機のような固定物は幅の狭い民有歩道状空地を中心に多く見られる。

整備年代との関係では、1999年代以降の比較的新しい民有歩道状空地において設置物全般がない傾向が強くなっている。

前面道路との関係においては、前面道路との間に柵や植栽等がなにも存在しない場合、ボラードがある場合、柵がある場合、植栽がある場合の順で設置物がある割合が高くなっていった。視覚的に明確な仕切りが存在する場合において歩道としての機能を認識しやすく、設置物を置かれにくいと考えられる。

舗装との関係においては、舗装形態がタイル敷きである場合に全体の約4分の3において設置物が見られ、次いでコンクリートである場合に設置物がある確率が高かった。一方でインターロッキングブロックである場合設置物があった確率が低くなっている。

以上のことから、民有歩道状空地の幅が広く、道路と明確に区切られ、公有歩道でよく見られるような舗装がなされていない場合に設置物が見られる傾向が強くと、見た目が歩道らしい歩道状空地であれば歩道として認識され、物が置かれにくい傾向が強いと評価できる。1999年以降に整備された民有歩道状空地において設置物がない傾向が強いが、これは現行要綱に基づき整備された自主管理歩道が前述の歩道らしい要素を備えている可能性が高いと考えられること、建設してから浅い建物では自主管理歩道を歩道として機能させるような区の指導が比較的行き届いていることによるものと考えられる。

【表-9】民有歩道状空地上の設置物と整備年代、幅の関係

設置物	整備年代			民有歩道状空地の幅			計
	-1980	1980-1999	1999-2021	1m	1.5m	2m	
自転車・バイク	7	43	9	22	9	28	59
自動車	0	9	1	3	2	5	10
室外機	0	4	0	3	0	1	4
自販機	1	10	3	7	4	3	14
商業設置物	3	11	3	9	1	7	17
ゴミ	2	16	8	14	2	10	26
その他	0	11	1	8	0	4	12
設置物あり	9	74	18	41	16	43	101
通行不可	0	15	1	6	5	5	16
全敷地	31	151	89	102	22	147	271

【表-10】民有歩道状空地上の設置物と道路境界部

設置物	道路境界部						計	
	植栽なし			植栽あり				
	なし	柵	ボラード	植栽のみ	柵	ボラード		
自転車・バイク	37	15	4	0	2	1	0	59
自動車	8	1	0	1	0	0	0	10
室外機	3	0	1	0	0	0	0	4
自販機	7	1	5	0	0	1	0	14
商業設置物	15	0	1	0	0	1	0	17
ゴミ	15	6	2	0	2	1	0	26
その他	11	0	0	0	1	0	0	12
設置物あり	64	20	8	1	4	4	0	101
通行不可	12	2	1	0	1	0	0	16
全敷地	122	60	20	4	8	54	3	271

また、民有歩道状空地が隣接している場合に通行可否を左右する要素に関して、隣接自主管理歩道の幅、年代、道路境界、舗装形態の一致率及び通行可否との相関係数を表-11に示す。幅に関しては通行可否との弱い相関が見られたものの、整備年代、道路境界、舗装については相関が見られなかった。また、隣接歩道状空地の用途・設置物有無と通行可否の相関を表-12に示す。いずれも相関係数の値は小さく、目立った関係は見られなかった。

【表-11】隣接民有歩道状空地の幅、年代、道路境界、舗装形態の一致率及び通行可否との相関

相関係数	一致する要素			
	幅	建設年代	道路境界	舗装
相関係数	0.352	0.048	-0.034	0.062

【表-12】隣接民有歩道状空地の用途・設置物有無と通行可否の相関

存在する数	1階用途		設置物の有無
	店舗	飲食店	
なし	55%	83%	30%
片側に存在	27%	15%	37%
両側に存在	18%	2%	33%
相関係数	0.182	0.177	0.033

4. おわりに

本報告で明らかにした主な点を、以下にまとめる。

- 1) 東京23区内での歩道状空地創出制度は条例や要綱の存在、また歩道状空地が必須か選択肢の一つか、といった観点から類型化された。周辺区を中心に全区を対象とした独自の条例あるいは要綱が設けられていた。制度の適用基準や歩道幅員の規定等は区によって違いがあった。
- 2) 板橋区では歩道状空地創出制度が1972年に創設され、1980年、1999年に大きな制度変更を経て現在に至っている。法的拘束力のない要綱に基づく制度であるが、歩道幅員や敷地の条件において整備を求める対象となる範囲が広く取られており、自主管理性の強調が見られるなど、板橋区の自主管理歩道制度は比較的積極的な制度設計となっている。
- 3) 高島平7、8、9丁目を対象とした実態調査からは、自主管理歩道制度は対象地域内の区画道路において空間として歩道状の空地の提供には量的に貢献が見られるものの、整備内容には敷地毎に差が見られ、道路に沿

って連続して整備されていない、店舗に面した民有歩道状空地を中心に空地内に設置物が置かれ通行の妨げとなっている、連続した歩道状空地が接続されていない等の理由により、歩道として機能していないと考えられる場所が数多く存在している。

板橋区は建設時、建設後においても指導を行う立場にあるが、要綱に基づく、自主管理性を強調した歩道状空地創出制度のもとでは、私有地の利用方法に対し拘束力を持たず、都市基盤としての歩道創出効果に限界があることが示唆された。一方で、現在の要綱に基づいて整備されたものでは舗装形態や道路との境界部の質が向上しており、比較的設置物も少なかったことから、歩道としての活用をしやすい環境が整っていると言える。

今回は形態のみに基づいた実態調査を行ったが、基盤整備済みの地区における歩道状空地の整備効果を利用実態の面からの検証を深めるため、自主管理歩道における通行などのアクティビティがどのように行われているか追加調査を行う予定である。同時に、自主管理歩道の所有・管理者に対するヒアリングを進め、民有歩道状空地の創出、維持・管理に関する課題を整理していきたい。また、データの評価については、どういった要素が形態や使われ方に作用しているかをより詳細に分析することを今後の課題としたい。

補注

- (1) 民有歩道状空地創出制度を有する 17 区の関係条例・要綱一覧は以下の通りである。

区名	制度	条例・要綱名
中央	条例	中央区まちづくり基本条例
台東	要綱	台東区大規模建築物建築指導要綱
墨田	要綱	墨田区良好な建築物と市街地の形成に関する指導要綱
江東	条例	江東区マンション等の建設に関する条例施行規則
品川	要綱	中高層建築物等の建設に関する開発環境指導要綱
目黒	条例	大規模建築物等の建築に係る住環境の整備に関する条例
大田	要綱	大田区開発指導要綱
世田谷	条例	建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例
中野	要綱	マンション建替法容積率許可要綱
杉並	要綱	杉並区建築物の建築に係る住環境への配慮等に関する指導要綱
北	要綱	北区居住環境整備指導要綱
荒川	要綱	荒川区市街地整備指導要綱 荒川区住宅等の建築に係る住環境の整備に関する条例施行規則
板橋	要綱	大規模建築物等指導要綱
練馬	要綱	練馬区マンション建替法容積率許可要綱
足立	条例	ユニバーサルデザインのまちづくり条例
葛飾	要綱	葛飾区中高層集合住宅等建設指導要綱 第 23 条 (遊び場等) 運用基準
江戸川	条例	江戸川区住宅等整備基準条例

- (2) 板橋区ホームページより。
 (3) 国土数値情報より作成。用途地域の参照図作成年は 2018-2019 年となっている。
 (4) UDCTak 高島平ヘリテージプロジェクト編(2020)掲載の地図をもとに作成。
 (5) 建物の建設年代を各年度の住宅地図により推定した。なお、民有歩道状空地のほとんどが建物の新築時に自主管理歩道制度に基づいて創出されたものだと考えられるため、民有歩道状空地の整備年代は建物の建設年代と同じとみなし、以降、民有歩道状空地をもつ建物の建築年代のデータを、民有歩道状空地の整備年代のデータとして扱うことにする。
 (6) 2021 年 2 月 6 日午後および 7 日午後実施。

- (7) なお、対象地域内には例外的に 8 箇所、民有歩道状空地と民間建築物との間に、民有地と公有地の敷地境界が確認された。板橋区では 1972 年の自主管理歩道の要綱創設以前にも、民間建築物の建設の際に歩道状空地の設置を求める施策を行っており、その時期は歩道状空地の一部を区が買い取る方針も示されていた。しかし、現状の空間形態としては自主管理歩道創出制度の創設以降の民有歩道状空地との相違点は見受けられないため、今回の調査では「民有歩道状空地」の定義に照らし、分析の対象とした。また一方で、自主管理歩道であることを明示するプレート等が設置されている場合もある。
 (8) なお、対象地区内には、指導要綱の対象と推定される建物でも歩道状空地を設けていない例が、少数ながら見受けられた。未整備の理由について、今後、追加で調査していく必要がある。
 (9) 自転車・バイク、のぼりや看板等の商業設置物等の可動物は店舗の営業時間帯等の限られた時間帯にのみ設置される場合もあると考えられ、あくまで調査時点での参考程度の数値となる。
 (10) 板橋区都市整備部へのメールインタビューによれば、建設時に板橋区大規模建築物等指導要綱に基づく協議を行い、覚書として交換する内容に歩道の連続性担保が含まれる。
 (11) 板橋区都市整備部へのメールインタビューによれば、こうしたケースは区の指導対象となっている。要綱に基づき区と事業者の間で協議を行い、合意に達した結果を「覚書」として交換している。現に障害物が設置されている場合、文書送達だけでなく、現地で事業者への直接指導も行う

参考文献

- 1) 山岸真之・土田寛(2015), 「歩行者ネットワークに対する歩道状空地に関する研究: 個別敷地への計画設計誘導と地域環境評価指針に向けた基礎的な知見」, 日本建築学会学術講演梗概集(都市計画), pp.925-926
 2) 壺坂廣志・嘉名光市・赤崎弘平(2005), 「大阪・船場における私有敷地内空間で構成されるパブリックスペースの実態とつながりについて」, 都市計画論文集, 40(3), pp. 661-666
 3) 稲葉はるか・藤田忍(2005), 「大阪ミナミにおける盛り場の外部空間構成に関する研究: 船場後退建築線によるセットバック空間に着目して」, 日本建築学会近畿支部研究報告集(計画系), 45, pp.569-572
 4) 井上亮・小林久高・中野茂夫(2016), 「セットバック方式による戦後岡山市における中心市街地の街路空間形成 - 街並み整備誘導指針にもとづく都市美造成の取り組みを中心に -」, 日本建築学会計画系論文集, 723(1133), pp.1133-1143
 5) 前川裕介(2019), 「土地利用転換集中地区における任意の計画・地域ルール導入による民間開発誘導手法に関する研究: 東京都板橋区加賀地区の官民連携を事例として」, 都市計画論文集, 54(3), pp.1299-1304
 6) UDCTak 高島平ヘリテージプロジェクト編(2020), 『高島平ヘリテージ 高島平をかたちづけてきた 50 の都市空間』, 地域貢献協会にこ

注)

本報告はアーバンデザインセンター高島平(UDCTak)高島平ヘリテージプロジェクトの活動の一環として実施したものである。調査計画は、報告著者に加えて、高島平および周辺在住のメンバーによる議論に基づいている。

本報告は JSPS 科研費 18H01603 の助成を受けたものである。